

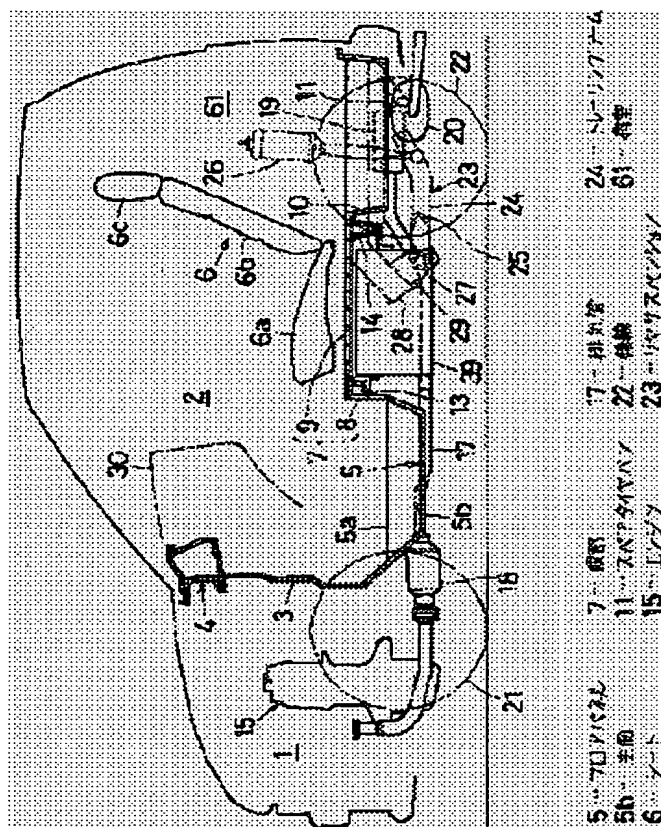
VEHICLE LOWER BODY STRUCTURE

Patent number: JP2001138753
Publication date: 2001-05-22
Inventor: AKABOSHI HIDEAKI; MIZUSHIMA YOSHIO
Applicant: MAZDA MOTOR CORP
Classification:
 - international: B60K6/02; B60K1/04; B60K11/06; B60K13/04; B60K15/063; B60R16/04; B62D21/00; B62D25/20
 - european:
Application number: JP19990326266 19991117
Priority number(s):

Abstract of JP2001138753

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a vehicle lower body structure capable of lowering a floor with reducing a length in the longitudinal direction of a hybrid automobile by forming a step part higher than a main face (a general face) of a floor panel in the floor panel below a seat allowing seating of an occupant, and disposing a fuel tank for an engine and a battery for a motor in a step part space below the floor panel.

SOLUTION: In this vehicle lower body structure for the hybrid automobile selecting the engine 15 and the motor according to prescribed conditions to travel, the floor panel 5 below the seat 6 allowing seating of the occupant is formed with the step part 7 higher than the main face 5b of the floor panel 5, and the fuel tank for the engine 15 and the battery for the motor are disposed in the space of the step part 7 below the floor panel 5.



Data supplied from the esp@cenet database - Patent Abstracts of Japan

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号
特開2001-138753
(P2001-138753A)

(43) 公開日 平成13年5月22日 (2001.5.22)

(51) Int.Cl. ⁷	識別記号	F I	テ-マ-ト [*] (参考)
B 6 0 K	6/02	B 6 0 K 1/04	Z 3 D 0 0 3
	1/04	11/06	3 D 0 3 5
	11/06	13/04	C 3 D 0 3 8
	13/04	B 6 0 R 16/04	A 5 H 0 2 0
	15/063	B 6 2 D 21/00	B 5 H 0 3 1
審査請求 未請求 請求項の数 8 O L (全 7 頁) 最終頁に続く			

(21) 出願番号 特願平11-326266

(22) 出願日 平成11年11月17日 (1999.11.17)

(71) 出願人 000003137

マツダ株式会社

広島県安芸郡府中町新地3番1号

(72) 発明者 赤星 英明

広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ
株式会社内

(72) 発明者 水島 善夫

広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ
株式会社内

(74) 代理人 100067747

弁理士 永田 良昭

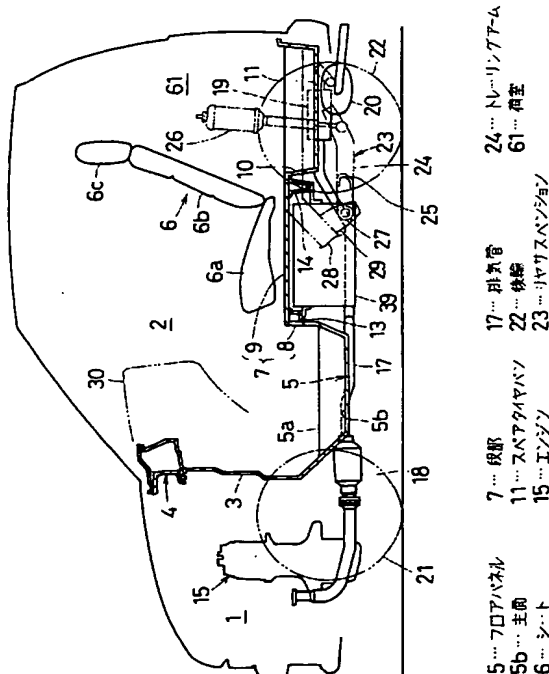
最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 車両の下部車体構造

(57) 【要約】

【課題】 乗員が着座するシート下部のフロアパネルに該フロアパネルの主面 (一般面) より高い段部を形成し、フロアパネル下部の段部空間内にエンジン用の燃料タンクとモータ用のバッテリーとを配設することで、ハイブリッド自動車の車両前後方向の長さを短縮しつつ、低床化を図ることができる車両の下部車体構造の提供を目的とする。

【解決手段】 所定の状況に応じてエンジン15とモータとを選択して走行するハイブリッド自動車における車両の下部車体構造であって、乗員が着座するシート6下部のフロアパネル5に該フロアパネル5の主面5bより高い段部7を形成し、上記フロアパネル5下部の上記段部7の空間内に上記エンジン15用の燃料タンクと上記モータ用のバッテリーとを配設したことを特徴とする。



【特許請求の範囲】

【請求項 1】 所定の状況に応じてエンジンとモータとを選択して走行するハイブリッド自動車における車両の下部車体構造であって、乗員が着座するシート下部のフロアパネルに該フロアパネルの主面より高い段部を形成し、上記フロアパネル下部の上記段部の空間内に上記エンジン用の燃料タンクと上記モータ用のバッテリーとを配設した車両の下部車体構造。

【請求項 2】 上記燃料タンクと上記バッテリーとを車幅方向に並設した請求項 1 記載の車両の下部車体構造。

【請求項 3】 上記燃料タンクとバッテリーの後方にスペアタイヤ格納部が設けられた請求項 1 または 2 記載の車両の下部車体構造。

【請求項 4】 上記バッテリーは該バッテリーと燃料タンクとの間を遮蔽するバッテリーケース内に設けられた請求項 1, 2 または 3 記載の車両の下部車体構造。

【請求項 5】 上記バッテリーケースの内部にはバッテリーの充放電制御を行なう制御装置が配設された請求項 4 記載の車両の下部車体構造。

【請求項 6】 上記フロアパネルの下部には後輪を懸架するトーションビーム式のサスペンションが配設され、該サスペンションの剛性部が上記燃料タンクと上記バッテリーの車幅方向最外部を囲むように配設された請求項 1, 2, 3 または 4 記載の車両の下部車体構造。

【請求項 7】 上記フロアパネルの下部にはエンジンから後方に延びる排気管が配設され、上記排気管はバッテリーの車外方向側方を介して後方に延びると共に、上記バッテリーの排気管に対応する側に冷却ファンが配設された請求項 1, 2, 3, 4, 5 または 6 記載の車両の下部車体構造。

【請求項 8】 上記ハイブリッド自動車は一系列のシートと、該シート後方に位置する荷室とを備えた請求項 1, 2, 3, 4, 5, 6 または 7 記載の車両の下部車体構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 この発明は、所定の状況に応じてエンジンとモータとを選択して走行するハイブリッド自動車のような車両の下部車体構造に関する。

【0002】

【従来の技術】 従来、車両の下部車体構造としては、例えば特開平 5-238273 号公報に記載の構造がある。すなわち、図 10 に示すように車両 91 のシート 92 下部のフロアパネル下方にバッテリー 93 を配設した構造である。なお図中、94 はモータ、95 は複数のプーリ 96 … で案内されたワイヤで、バッテリー 93 の積降し時に該バッテリー 93 が格納されたキャリア 97 の全体を可動させるためのものである。

【0003】 このような電気自動車においては燃料タンクが不要で、モータを駆動するバッテリー 93 を搭載すれ

ばよいが、所定の運転状況に応じてエンジン(内燃機関)とモータ(電動機)とを選択して走行するハイブリッド自動車にあっては、エンジン用の燃料タンクとモータ用のバッテリーとの双方が必要となり、これら燃料タンクとバッテリーとの両方を搭載したうえで、地上高を低くし、かつ荷室を確保しつつコンパクトな車両を構成することが要請される。

【0004】 そこで、燃料タンクをフロア下部に配置し、荷室にバッテリーを搭載する構造が考えられるが、この場合には荷室スペースが狭くなり、一方、荷室内部にバッテリーを搭載し、荷室外部に燃料タンクを配置した場合にも荷室スペースが狭くなる問題点があった。

【0005】

【発明が解決しようとする課題】 この発明は、乗員が着座するシート下部のフロアパネルに該フロアパネルの主面(一般面)より高い段部を形成し、フロアパネル下部の段部空間内にエンジン用の燃料タンクとモータ用のバッテリーとを配設することで、ハイブリッド自動車の車両前後方向の長さを短縮しつつ、低床化を図ることができる車両の下部車体構造の提供を目的とする。

【0006】 この発明はまた、燃料タンクとバッテリーとを車幅方向に並設することで、ハイブリッド自動車のより一層の低床化を図ることができる車両の下部車体構造の提供を目的とする。

【0007】 この発明はさらに、燃料タンクとバッテリーの後方にスペアタイヤ格納部を設けることで、スペアタイヤを格納することができる車両の下部車体構造の提供を目的とする。

【0008】 この発明はさらに、バッテリーと燃料タンクとの間を遮蔽するバッテリーケース内にバッテリーを設けることで、バッテリーは熱をもつが、この熱が燃料タンクに及ぶのを防止し、熱害の低減を図ることができる車両の下部車体構造の提供を目的とする。

【0009】 この発明はさらに、上述のバッテリーケースの内部にバッテリーの充放電制御を行なう制御装置を設けることで、バッテリーと制御装置とのユニット化を図り、メンテナンス性の向上を図ることができる車両の下部車体構造の提供を目的とする。

【0010】 この発明はさらに、後輪を懸念するトーションビーム式のサスペンションの剛性部で燃料タンクとバッテリーの車幅方向最外部を囲むことで、バッテリーと燃料タンクの側突安全性の向上を図ることができる車両の下部車体構造の提供を目的とする。

【0011】 この発明はさらに、エンジンから後方に延びる排気管をフロアパネル下部に配設し、この排気管をバッテリーの車外方向側方を介して後方に延出し、バッテリーの排気管と対応する側に冷却ファンを設けることで、排気管から出る熱が燃料タンクに及ぶのを防止し、熱害の低減を図ることができる車両の下部車体構造の提供を目的とする。

【００１２】この発明はさらに、ハイブリッド自動車が
一列のシートと、該シート後方に位置する荷室とを備え
ることで、車両のコンパクト化を図りつつ、充分な荷室
スペースを確保することができる車両の下部車体構造の
提供を目的とする。

【 0 0 1 3 】

【課題を解決するための手段】この発明による車両の下部車体構造は、所定の状況に応じてエンジンとモータとを選択して走行するハイブリッド自動車における車両の下部車体構造であって、乗員が着座するシート下部のフロアパネルに該フロアパネルの主面より高い段部を形成し、上記フロアパネル下部の上記段部の空間内に上記エンジン用の燃料タンクと上記モータ用のバッテリーとを配設したものである。

【００１４】この発明の一実施態様においては、上記燃料タンクと上記バッテリーとを車幅方向に並設したものである。

【００１５】この発明の一実施態様においては、上記燃料タンクとバッテリーの後方にスペアタイヤ格納部が設けられたものである。

【００１６】この発明の一実施態様においては、上記バッテリーは該バッテリーと燃料タンクとの間を遮蔽するバッテリーケース内に設けられたものである。

【００１７】この発明の一実施態様においては、上記バッテリーケースの内部にはバッテリーの充放電制御を行なう制御装置が配設されたものである。

【００１８】この発明の一実施態様においては、上記フロアパネルの下部には後輪を懸架するトーションビーム式のサスペンションが配設され、該サスペンションの剛性部が上記燃料タンクと上記バッテリーの車幅方向最外部を囲むように配設されたものである。

【００１９】この発明の一実施態様においては、上記フロアパネルの下部にはエンジンから後方に延びる排気管が配設され、上記排気管はバッテリーの車外方向側方を介して後方に延びると共に、上記バッテリーの排気管を対応する側に冷却ファンが配設されたものである。

【００２０】この発明の一実施態様においては、上記ハイブリッド自動車は一列のシートと、該シート後方に位置する荷室とを備えたものである。

【 0 0 2 1 】

【作用】この発明によると、ハイブリッド自動車は所定の状況に応じてエンジンとモータとを選択して走行するが、乗員が着座するシート下部のフロアパネルに該フロアパネルの主面よりも高い段部を設け、上述のフロアパネル下部の段部の空間内にエンジン用の燃料タンクとモータ用のバッテリーとを配設したので、ハイブリッド自動車の車両前後方向の長さを短縮しつつ、低床化を図ることができる。

【００２２】この発明の一実施態様によると、燃料タンクとバッテリーとを車幅方向に並設したので、これら両者

の配置高さが低減でき、これによりハイブリッド自動車のより一層の低床化を達成することができる。

【００２３】この発明の一実施態様によると、燃料タンクとバッテリーの後方にスペアタイヤ格納部を設けたので、この格納部にスペアタイヤを格納することができる。この発明の一実施態様によると、上述のバッテリーを、該バッテリーと燃料タンクとの間を遮蔽するバッテリーケース内に設けたので、バッテリーが熱をもっても、この熱が燃料タンクに及ぶのをバッテリーケースにて防止し、燃料タンクに対する熱害の低減を図ることができる。

【００２４】この発明の一実施態様によると、バッテリーケースの内部にはバッテリーの充放電制御を行なう制御装置を配設したので、バッテリーと制御装置とのユニット化を図ることができ、この結果、メンテナンス性の向上を図ることができる。

【００２５】この発明の一実施態様によると、上述のトーションビーム式のサスペンションの剛性部が燃料タンクとバッテリーの車幅方向最外部を囲むように配設されているので、このサスペンションの剛性部によりバッテリーと燃料タンクの側突時の安全性向上を図ることができる。

【００２６】この発明の一実施態様によると、エンジンから後方に延びる排気管をフロアパネル下部に配設し、この排気管をバッテリーの車外方向側方を介して後方に延出し、バッテリーの排気管と対応する側に冷却ファンを設けたので、エンジンの駆動時には排気流通により排気管から熱が出るが、この熱が燃料タンクに及ぶのを冷却ファンにて防止し、燃料タンクに対する熱害の低減を図ることができる。

【００２７】この発明の一実施態様によると、一列のシートと、該シート後方に位置する荷室とを備えているので、ハイブリッド自動車のコンパクト化を図りつつ、十分な荷室スペースを確保することができる。

【0028】

【実施例】この発明の一実施例を以下図面に基づいて詳述する。図面はハイブリッド自動車における車両の下部車体構造を示し、図 1、図 2 において、エンジンルーム 1 と車室 2 とを区画するダッシュフロアパネル 3 を設け、このダッシュフロアパネル 3 の上部にはカウル閉断面を有して車幅方向に延びるカウルボックス 4 を取付ける一方、ダッシュフロアパネルの下部にはフロアパネル 5 を一体的に接合している。

【0029】上述のフロアパネル5はその中央部にトンネル部5aを有すると共に、乗員が着座する一列の左右のシート6、6(車幅方向に並設されたドライバーズシートとパッセンジャーズシートとの2シート)の下部には、該フロアパネル5の主面(一般面)5bよりも高い段部7が形成されている。

【００３０】この実施例では上面の主面５ｂから上方に立上がるキックアップ部８と、このキックアップ部８の

上端から水平に後方へ延びる水平部9とで上述の段部7を構成している。ここで、上述の段部7のフロア主面からの高さは後述するバッテリーケース39の全高と、燃料タンク32の全高とのうち、高さが大きい方の全高と略同等になるように設定されている。

【0031】さらに上述の段部7における水平部9の後端には段下げ部10を介してスペアタイヤ格納部としてのスペアタイヤパン11を形成し、このスペアタイヤパン11にスペアタイヤ12(図2、図3参照)を格納すべく構成している。

【0032】また上述の段部7の下面前側と下面後側とは車幅方向に延びるクロスメンバ13、14を張架して、各要素7、13間、7、14間には同方向に延びる閉断面を構成している。

【0033】一方、上述のエンジンルーム1に搭載したエンジン15にはトランスミッション16を連結する一方、エンジン15の排気マニホールドに取付けた排気管17をフロアパネル5の下部を通してエンジン15から車両の後方に向けて延設している。

【0034】この排気管17には触媒コンバータ18、19(いわゆるキャタリスト)および消音手段としてのサイレンサ20を介設している。図1、図2において21、21は左右の前輪、22、22は左右の後輪で、フロアパネル5の下部には後輪22、22を懸架するトーションビーム式のリヤサスペンション23が配設されている。

【0035】上述のリヤサスペンション23は左右のトレーリングアーム24、24と、これら左右のトレーリングアーム24、24間を張架する断面略コ字状のトーションビーム25と、左右一対のダンパ26、26とを備え、トレーリングアーム24、24前端部の支点部27、27は、車体前後方向に延びるサイドフレーム28、28の下部に設けられたブラケット29、29に対して枢支されている。

【0036】なお、図1、図2において30はインストルメントパネル、31はステアリングホイールであり、一列構造のシート6、6はシートクッション6aと、シートバック6bと、ヘッドレスト6cをそれぞれ備えている。

【0037】ところで、上述のシートクッション6a、6aの下部に対応する段部7の空間内には、エンジン15用の燃料タンク32と、モータ用のバッテリー33(詳しくは複数のセルを有するバッテリーパック)とが配設されるが、この実施例では図3に示す如く、バッテリー33を右側に位置させ、また燃料タンク32を左側に位置させた状態で、これら両者32、33を車幅方向に並設している。

【0038】上述の燃料タンク32は図4に示すように、スチールベルト等からなる複数の取付けベルト34、34(但し、図面では図示の便宜上、1本のベルト

のみを示す)を用いて段部7前後のクロスメンバ13、14に取付けている。

【0039】すなわち、上述の各クロスメンバ13、14には予めスタッドボルト35、35を植設し、このスタッドボルト35、35に対応してクロスメンバ13、14下面に硬質ゴムからなる防振ゴム36、36を配設し、この防振ゴム36、36の下面に取付けベルト34の取付け部34a、34aを配置した後に、下方からナット37、37を上述のスタッドボルト35、35に螺合することで、燃料タンク32を段部7の空間内に配設したものである。また段部7の水平部9下面と燃料タンク32の上面との間には防振手段としてのラバー部材38を介設している。

【0040】一方、上述のバッテリー33は図3に示す如く、該バッテリー33と燃料タンク32との間を遮蔽する略有底角形状のバッテリーケース39(いわゆるバッテリーボックス)内に収納され、このバッテリーケース39内に収納された状態で図5に示すように段部7前後のクロスメンバ13、14に取付けられている。

【0041】すなわち、バッテリーケース39の外面には複数の取付けブラケット40、40を設ける一方、上述の各クロスメンバ13、14には予めスタッドボルト41、41を植設し、このスタッドボルト41、41に対応してクロスメンバ13、14下面に硬質ゴムからなる防振ゴム42、42を配設し、この防振ゴム42、42の下面に上述の取付けブラケット40、40を配設した後に、下方からナット43、43を上述のスタッドボルト41、41に螺合することで、バッテリー33が収納されたバッテリーケース39を段部7の空間内に配設したものである。

【0042】上述のバッテリーケース39の内部は図6乃至図9に示す如く構成されている。図8に示す如く、バッテリーケース39の内部中間部にバッテリー33、33を上下二段に収納し、このバッテリー33の後部(車両のリヤ側)にはインレットダクト44を配置している。

【0043】また、バッテリー33の前部にはアウトレットダクト45を配置すると共に、このアウトレットダクト45と連通するように、その右部に冷却ファン46を設け、ファンモータ47(図7参照)の回転により図8に矢印で示す如くインレットダクト44の吸込部から吸引した空気を、バッテリー33、アウトレットダクト45を介して冷却ファン46の吸込口46aで吸引し、その吐出部46bからバッテリーケース39の外部へ空気を吐出し、バッテリーケース39内の温度を略一定に保つように構成している。

【0044】さらに、上述のバッテリー33の右部には充放電切換用リレーなどのリレーを格納するリレースペース48を設け、上述のアウトレットダクト45の左部にはサービスプラグ49を設け、アウトレットダクト45の前部にはバッテリー33の充放電制御を行なう制御装置

としての ECU 50 を配設している。

【0045】上述のバッテリーケース 39 の前側左部にはスラント部 51 を形成し、このスラント部 51 にコネクタ 52 を取付ける一方、バッテリーケース 39 の右側下部には車両の前後方向に延びる凹部 53 を形成し、前述の排気管 17 はこの凹部 53 を利用してバッテリー 33 の車外方向右側を介して後方に延出させている。

【0046】また、上述の冷却ファン 46 はバッテリー 33 の排気管 17 と対応する側に配設されている。換言すれば、上述の凹部 53 を通る排気管 17 とバッテリー 33 との間に位置するように冷却ファン 46 を配置したものである。

【0047】さらに、上述のインレットダクト 44 と、冷却ファン 46 の吐出部 46b とに対応する 2 つの開口部 54、55 をもった蓋部材 56 を設け、この蓋部材 56 でバッテリーケース 39 の上面開口部分を覆うように構成している。

【0048】ここで、上述のバッテリー 33 はバッテリーケース 39 の内底面に対して図 9 に示す如くマウントされている。すなわち、バッテリー 33 に複数のブラケット 57、57 を設ける一方、上述のバッテリーケース 39 には予めスタッドボルト 58、58 を植設し、このスタッドボルト 58、58 に対応してバッテリーケース 39 の内底面に防振ゴム 59、59 を配設し、この防振ゴム 59、59 の上面に上述のブラケット 57、57 を配置した後、上方からナット 60、60 を上述のスタッドボルト 58、58 に螺合することで、燃料タンク 32 との間を遮蔽するバッテリーケース 39 内に上述のバッテリー 33 をマウント支持させたものである。

【0049】このようにして、図 1、図 3 に示す如く段部 7 の空間内に燃料タンク 32 と、バッテリー 33 を収納したバッテリーケース 39 とを車幅方向に並設し、これら両者 32、33 の後方に前述のスペアタイヤバン 11 (図 1 参照) を設ける一方、上述のトーションビーム式のリヤサスペンション 23 の剛性部 (トーションビーム 25 よりも前側に位置する左右トレーリングアーム 24、24 の一部分参照) で燃料タンク 32 とバッテリー 33 の車幅方向最外部を囲むように配設したものであり、さらにドライバーズシートとパッセンジャーズシートからなる 2 シート構造かつ一列のシート 6、6 の後方には荷室 61 を形成したものである。なお、必要に応じて荷室 61 の上部にはリヤパッケージトレイが設けられる。

【0050】このように構成したハイブリッド自動車は所定の運転状況に応じてエンジン 15 とモータとを選択して走行され、上述のエンジン 15 には燃料タンク 32 から燃料が供給され、上述のモータにはバッテリーケース 39 内のバッテリー 33 から電源が供給される。

【0051】ところで、上記構成の車両の下部車体構造によれば、図 1、図 3 に示すように、乗員が着座するシート 6 下部のフロアパネル 5 に該フロアパネル 5 の主面

5b よりも高い段部 7 を設け、上述のフロアパネル 5 下部の段部 7 の空間内にエンジン 15 用の燃料タンク 32 とモータ用のバッテリー 33 とを配設したので、ハイブリッド自動車の車両前後方向の長さを短縮しつつ、車両の低床化を図ることができる。

【0052】しかも、燃料タンク 32 とバッテリー 33 とを車幅方向に並設したので、これら両者 32、33 の配置高さが低減でき、これによりハイブリッド自動車のより一層の低床化を達成することができる。

10 【0053】また、燃料タンク 32 とバッテリー 33 の後方にスペアタイヤ 12 格納部としてのスペアタイヤバン 11 を設けたので、この格納部 (スペアタイヤバン 11 参照) にスペアタイヤ 12 を格納することができる。

【0054】さらに、上述のバッテリー 33 を、該バッテリー 33 と燃料タンク 32 との間を遮蔽するバッテリーケース 39 内に設けたので、バッテリー 33 が熱をもっても、この熱が燃料タンク 32 に及ぶのをバッテリーケース 39 にて防止し、燃料タンク 32 に対する熱害の低減を図ることができる。

20 【0055】そのうえ、バッテリーケース 39 の内部にはバッテリー 33 の充放電制御を行なう制御装置 (ECU 50 参照) を配設したので、バッテリー 33 と制御装置 (ECU 50 参照) とのユニット化を図ることができ、この結果、メンテナンス性の向上を図ることができる。

【0056】加えて、上述のトーションビーム式のリヤサスペンション 23 の剛性部 (トレーリングアーム 24 参照) が燃料タンク 32 とバッテリー 33 の車幅方向最外部を囲むように配設されているので、このリヤサスペンション 23 の剛性部によりバッテリー 33 と燃料タンク 32 の側突時の安全性向上を図ることができる。

30 【0057】また、エンジン 15 から後方に延びる排気管 17 をフロアパネル 5 下部に配設し、この排気管 17 をバッテリー 33 の車外方向側方 (この実施例では右側方) を介して後方に延出し、バッテリー 33 の排気管 17 と対応する側に冷却ファン 46 を設けたので、エンジン 15 の駆動時には排気の流通により排気管 17 から熱が出るが、この熱が燃料タンク 32 に及ぶのを冷却ファン 46 にて防止し、燃料タンク 32 に対する熱害の低減を図ることができる。

40 【0058】さらには、一列のシート 6、6 と、該シート 6、6 の後方に位置する荷室 61 とを備えているので、ハイブリッド自動車のコンパクト化を図りつつ、充分な荷室 61 スペースを確保することができる。

【0059】この発明の構成と、上述の実施例との対応において、この発明のスペアタイヤ格納部は、実施例のスペアタイヤバン 11 に対応し、以下同様に、バッテリーの充放電制御を行なう制御装置は、ECU 50 (エンジンコントロールユニット) に対応し、サスペンションは、リヤサスペンション 23 に対応し、サスペンションの剛性部は、トレーリングアーム 24 の一部に対応する

も、この発明は、上述の実施例の構成のみに限定されるものではない。

【0060】例えば、上記実施例においては冷却ファン46として、シロッコファン(多翼ファン)を用いたが、押込みタイプの他のファンを用いてもよいことは言うまでもない。

【0061】

【発明の効果】ハイブリッド自動車の車両前後方向の長さを短縮しつつ、車両の底床化を図ることができる効果がある。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明の車両の下部車体構造を示す側面図。

【図2】 フロアパネルを省略した状態で示す図1の平面図。

【図3】 図2の要部拡大図。

【図4】 燃料タンクの取付け構造を示す側面図。

【図5】 バッテリーケースの取付け構造を示す側面図。

【図6】 バッテリー周辺構造を示す分解斜視図。

【図7】 バッテリーケースの内部構造を示す平面図。

【図8】 図7のA-A線矢視断面図。

10

【図9】 バッテリーのマウントを示す説明図。

【図10】 従来の車両の下部車体構造を示す説明図。

【符号の説明】

5…フロアパネル

5b…主面

6…シート

7…段部

11…スペアタイヤパン(スペアタイヤ格納部)

15…エンジン

17…排気管

22…後輪

23…リヤサスペンション(サスペンション)

24…トレーリングアーム(剛性部)

32…燃料タンク

33…バッテリー

39…バッテリーケース

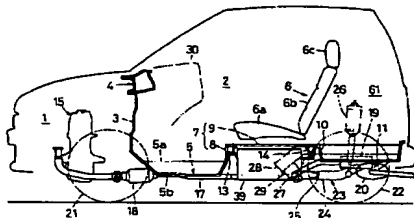
46…冷却ファン

50…ECU(制御装置)

61…荷室

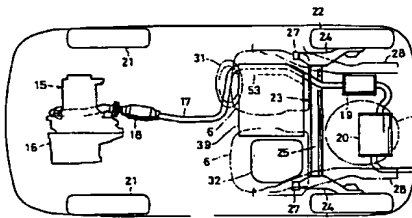
20

【図1】

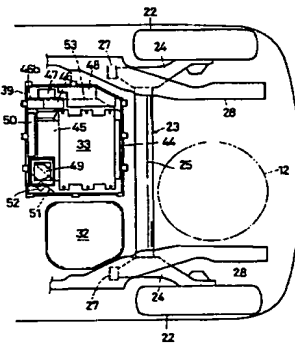


5…フロアパネル
5b…主面
6…シート
7…段部
11…スペアタイヤパン
15…エンジン
17…排気管
22…後輪
23…リヤサスペンション
24…トレーリングアーム
32…燃料タンク
33…バッテリー
39…バッテリーケース
46…冷却ファン
50…ECU
61…荷室

【図2】

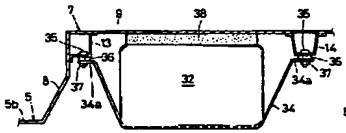


【図3】



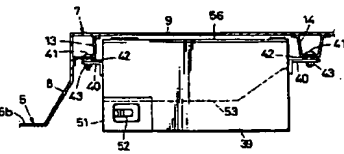
22…後輪
23…リヤサスペンション
24…トレーリングアーム
32…燃料タンク
33…バッテリー
39…バッテリーケース
46…冷却ファン
50…ECU

【図4】



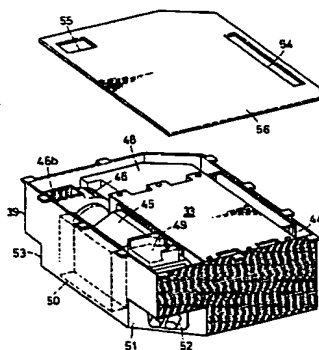
5…フロアパネル
5b…主面
32…燃料タンク
33…バッテリー
39…バッテリーケース
46…冷却ファン
50…ECU

【図5】



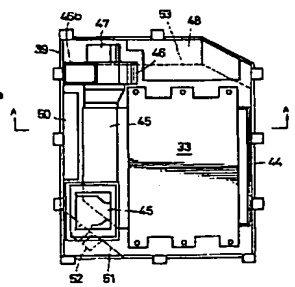
5…フロアパネル
5b…主面
32…燃料タンク
33…バッテリー
39…バッテリーケース
46…冷却ファン
50…ECU

【図6】



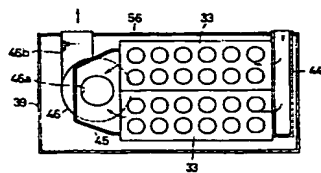
33…バッテリー
39…バッテリーケース
46…冷却ファン
50…ECU

【図7】



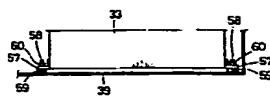
33…バッテリー
39…バッテリーケース
46…冷却ファン
50…ECU

【図8】



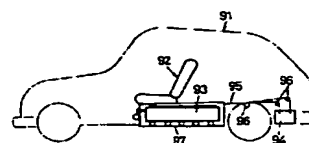
33 - バッテリー
39 - バッテリーケース
45 - セルファン

【図9】



33 - バッテリー
39 - バッテリーケース

【図10】



フロントページの続き

(51) Int. Cl. ⁷	識別記号	F I	テマコード (参考)	
B 6 0 R	16/04	B 6 2 D	25/20	E
B 6 2 D	21/00			H
	25/20	H 0 1 M	2/10	S
			10/50	
// H 0 1 M	2/10	B 6 0 K	9/00	D
	10/50		15/02	B

F ターム (参考) 3D003 AA00 AA18 BB16 CA14 CA16
CA40 CA53 CA59 DAO1 DAO6
DAO7 DA19 DA29
3D035 BA01
3D038 AA08 AB00 AB01 AC04 AC22
AC24 BA06 BA07 BA13 BA16
BB00 BB01 BC07 BC16 BC17
CA01 CA08 CA09 CA14 CA16
CA18 CB00 CB01 CD00 CD02
CD07 CD08 CD09 CD11 CD19
5H020 AA04 AS08 AS11 CC19 CV01
KK13
5H031 KK08